

крытия базы данных, объявленной ранее неисправной; удаления внешней базы данных из оперативной памяти или файла; определения имён цепочек. Для обработки цепочек имеется свой набор встроенных предикатов.

Для эффективной сортировки большого количества данных используются такие структуры данных как В+деревья. Каждый вход в В+дерево – это пара величин: *ключевая строка* и связанный с ней *указатель базы данных*. При создании базы данных сначала заводится в ней запись и определяется ключ для этой записи. Затем Visual Prolog включает этот ключ и указатель, соответствующий этой записи, в В+дерево. Для работы с В+деревьями имеется соответствующий набор стандартных предикатов.

Таким образом, совокупность перечисленных специальных средств для работы с базами данных Visual Prolog позволяет достаточно просто создавать системы управления базами данных (СУБД).

ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ МДП В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ

Кондратьева Т.Н., БНГУ

Тарасевич В.Л., Институт современных знаний

В условиях развития глобализации мировой экономики неизбежна интернационализация хозяйственных связей на основе расширения международной торговли и международных грузовых перевозок. Значительный импульс этому процессу придала «Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП» (Конвенция МДП), разработанная комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и принятая в ноябре 1975 г. Использование Конвенции МДП, участниками которой являются более 40 государств, позволяет осуществлять перевозки грузов без их промежуточной перегрузки в дорожных транспортных средствах с пересечением одной или нескольких границ, от таможенного места отправления до таможенного места назначения. Товары, перевозимые по процедуре МДП, освобождаются от уплаты (от депозита) в промежуточных таможенных ввозных и вывозных пошлин и

налогов, от таможенного досмотра, от сборов за таможенное оформление книжек МДП в этих таможах. Благодаря системе МДП грузы могут пересекать национальные границы с минимальным вмешательством таможенных органов. Это позволяет сократить время доставки грузов, транспортные расходы, снижая таким образом риски автоперевозчиков. Уменьшаются расходы на оформление операций международного транзита, так как используется только один транзитный документ — книжка МДП. Это минимизирует риск представления таможенным органам неточной информации, сокращает финансовые санкции со стороны таможенных органов. Система МДП создает преимущества и для таможенных органов, так как сокращает число традиционных требований, предусмотренных процедурами национального транзита. Таможенный досмотр в странах транзита сводятся к осмотру печатей, пломб, внешнего состояния транспортных средств и контейнеров. Система МДП позволяет государству экономить значительные средства на содержание таможенных органов как результат сокращения штата специалистов из-за снижения объемов работ по таможенному оформлению и контролю.

Республика Беларусь также является участником системы МДП. Белорусская ассоциация международных автоперевозчиков (БАМАП) несет ответственность перед Международной ассоциацией автоперевозчиков за соблюдение белорусскими членами ассоциации требований Конвенции МДП. Она выдает членам ассоциации книжки МДП. В качестве обеспечения своих обязательств БАМАП принимает от получателей книжек МДП три вида гарантий: 1) депонирование денежных средств (в размере максимального размера ответственности перевозчика); 2) гарантию банка на необходимую сумму; 3) страховой полис, покрывающий все риски, возникающие при осуществлении операции МДП. Наиболее приемлемой формой обеспечения (по рекомендации Международной ассоциации автоперевозчиков) является страховой полис, функции которого и выполняет книжка МДП (TIR Carnet). Книжка МДП является для таможен гарантией того, что штраф за нарушение режима будет возмещен страховщиком.

По правилам Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), каждый перевозчик, совершающий трансграничные рейсы, обязан застраховать свою таможенную ответственность в соответствии с условиями Конвенции МДП. В Республике Беларусь страхование ответственности автоперевозчика проводится в добровольной форме. Эту страховую услугу предоставляют БРУСП «Белгосстрах», РУП «Белэксимгарант». Страхователями выступают субъекты, осуществляющие международные перевозки грузов с применением книжки МДП.

Объектом страхования являются имущественные интересы страхователей, связанные с обязанностью возместить вред, причиненный соответствующему государству, в лице таможенных органов, при невыполнении ими операций по международной дорожной перевозке грузов в соответствии с Конвенцией МДП.

Организация страхования гражданской ответственности автоперевозчиков перед таможенными органами отличается рядом особенностей. Так, перевозчик, оплативший страховую премию, не является получателем страхового возмещения. Выплата страхового возмещения производится Международному союзу автомобильного транспорта в размере суммы, предварительно оплаченной им (МСАТ) после рассмотрения дела таможенными органами. Поэтому такие выплаты носят характер возмещения, причитающегося таможенным органам соответствующих стран.

На страхование принимается ответственность автоперевозчика перед таможенными органами за нарушения, связанные с перевозкой грузов с применением книжки МДП, повлекшие за собой неуплату (недоплату) таможенных пошлин и сборов, предусмотренных законодательством соответствующих стран.

Страховым случаем является факт признания и оплаты МСАТ претензии, предъявленной таможенными органами международной гарантийной цепи в связи с нарушением процедуры, предусмотренной Конвенцией МДП, и неисполнением перевозчиком своих обязательств в соответствии с Декларацией обязательств. Страховщик покрывает ущерб в пределах установленного лимита ответственности, размер которого в настоящее время составляет 60000 евро по каждой книжке МДП.

Оценка риска и определение размера страхового взноса (в фиксированной сумме за каждую книжку МДП) определяется индиви-

дуально для каждого страхователя на основе информации, указанной в заявлении на страхование.

В Республике Беларусь этот вид страхования недостаточно развит. Причинами этого являются низкий уровень страховых знаний потенциальных страхователей, а так же недостаточная работа страховщиков по продвижению страхового продукта на рынок. Для расширения данного сегмента страхового рынка страховщикам необходимо активизировать маркетинговую деятельность (в том числе рекламную), вести гибкую тарифную политику. В частности, для новых клиентов предусмотреть пониженный тариф; для постоянных клиентов, по договорам которых не производились страховые выплаты, применять систему скидок. В связи с важностью данного вида страхования для активизации деятельности экспортеров целесообразно разрешить отнесение страхователями страховой премии на себестоимость продукции. Предложенные меры будут способствовать активному вхождению республики в систему мирохозяйственных связей.

РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Лабкович О.Н., Копко Ю.А., БНТУ

Потребность в создании логистических центров в Республике Беларусь давно назрела. Существующие различные таможенные агенты обеспечивают частичное удовлетворение потребностей грузоотправителей и грузополучателей в оказании услуг, связанных с перевозкой грузов. Крупные грузоотправители создают специальные подразделения для рационализации и минимизации затрат на перевозку сырья и доставку своей продукции получателю. Однако они не могут обеспечить комплексного решения логистических проблем. Если учесть, что издержки на планирование и организацию грузоперевозок составляют 20–30 % конечной стоимости доставляемого товара, то становится понятным, почему логистика рассматривается как способ улучшения конкурентоспособности белорусских товаров на внешних рынках сбыта путем удешевления накладных расходов, связанных с хранением, распределением,